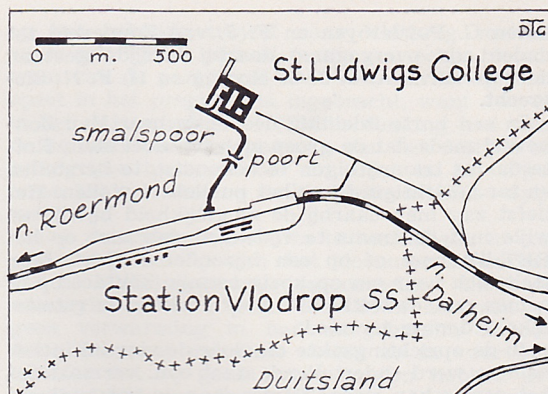


Broeder-machinist vertelt

Uit verhalen hoorde ik over een klooster bij Vlodrop in Limburg, dat ooit een eigen smalspoorlijn moet hebben gehad. Toen ook nog uit archiefstukken van mr. R. G. Klomp bleek dat er een stoomlocoje had dienst gedaan, was mijn belangstelling zozeer gewekt dat ik verder ben gaan zoeken. Ziehier wat ik te weten ben gekomen.

Het eerste officiële gegeven is een brief van 25 januari 1905, waarin de „Vereeniging tot vorming van missionarissen des Heiligen Franciscus”



aan de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen vergunning vraagt tot het maken van een overlaadspoor op het stationemplacement Vlodrop.

De SS had hiertegen weliswaar geen bezwaar, maar wees de aanvrager erop dat goedkeuring was vereist van de Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid, die — na daarom door de paters te zijn verzocht — bij beschikking van 23 april 1906 vergunning verleende voor het leggen van



Locomotief met kipwagens op de binnenplaats van het klooster, ca. 1920.
Foto's verzameling J. W. Montenberg

Kaartje boven:
Situatie St. Ludwigs College en station Vlodrop.
Tek. D. ten Grotenhuis

een smalspoor op staatsspoorwegterrein. In het kort komt het er op neer dat voor het gebruik van het terrein 10 cent per jaar per m² verschuldigd was; dat 50 cent moest worden betaald voor elke geheel of gedeeltelijk beladen wagen die naar het kopspoor werd gebracht en dat verder de aanwijzingen moesten worden opgevolgd van de stationschef onder wiens berusting ook de sleutel van het hek naar het emplacement zou blijven.

Op deze basis werd begonnen met de aanleg van de 600 meter lange lijn met een spoorwijdte van 60 cm, naar het in aanbouw zijnde klooster. Op 11 juni 1906 werd door de Dienst van het Stoomwezen een voorlopige vergunning voor het locomotiefje afgegeven en op 16 juni volgt bericht van de Dienst van Weg en Werken, sectie Maastricht dat voor verrichte werkzaamheden, te weten het verlengen van het kopspoor en het maken van een houten overlaadperron, f 603,17 verschuldigd is. We kunnen dus aannemen dat rond deze tijd het smalspoorlijntje in gebruik is genomen.

In 1911 is er behoefte aan uitbreiding van het overlaadspoor met een draaischijf en vervanging van het houten laadperron door een stenen keermuur, waarvoor de Minister op 6 december van dat jaar vergunning verleent.

Uit verdere correspondentie met het klooster vloeide een uitnodiging voort om zelf eens te komen kijken hoe het allemaal geweest was.

„Broeder-machinist leeft nog en is nog hier, maar lang zal dat niet meer duren, want de enkele paters en broeders die er nog zijn, zullen binnenkort worden opgenomen in een klooster in Duitsland en het klooster in Vlodrop zal dan worden gesloten”.

Zo reed ik op een goede dag op een gehuurde fiets van het Station Roermond langs de Keulse baan. Waar vroeger heide was, staan nu vaak erg stinkende fabrieken. Bij een ervan zie ik nog enkele oudere personenrijtuigen van onbekende herkomst.

Kort voor de grens wijst een bord naar links: „Station Vlodrop College St. Ludwig” staat er op. Na ongeveer 3 km door een bosrijke omgeving beland ik bij het station, maar van het eens zo uitgebreide emplacement is niets meer te bekennen. Stationsgebouw, dienstwoningen, perrons, alles is verdwenen. Alleen twee voormalige stationshotels noden tot uitrusten. Toch maar doorgereden; de overweg vlakbij de grens over, een sterk stijgende oprijlaan op en even later sta ik voor het machtige gebouwencomplex. In dit Klooster St. Ludwig woonden en werkten vroeger enkele honderden paters en broeders Franciscanen, voornamelijk van Duitse afkomst. Nu ligt het erbij in een onwerkelijk aandoende stilte.

Broeder-portier weet van mijn komst en waarschuwt broeder-machinist. Ik hoef niet te aarzelen; hij draagt nog het oude machinistenjasje „Der Machinist, Bruder Eleutherius” stelt hij zich voor; „Vraagt u maar”, is zijn korte maar niettemin hartelijke begroeting.

Eerst maar het rollend materieel.

Het locomotiefje is gebouwd door de fabriek van Arnold Jung in 1906 en droeg het fabrieksnummer 995. Een B-machientje was het van het

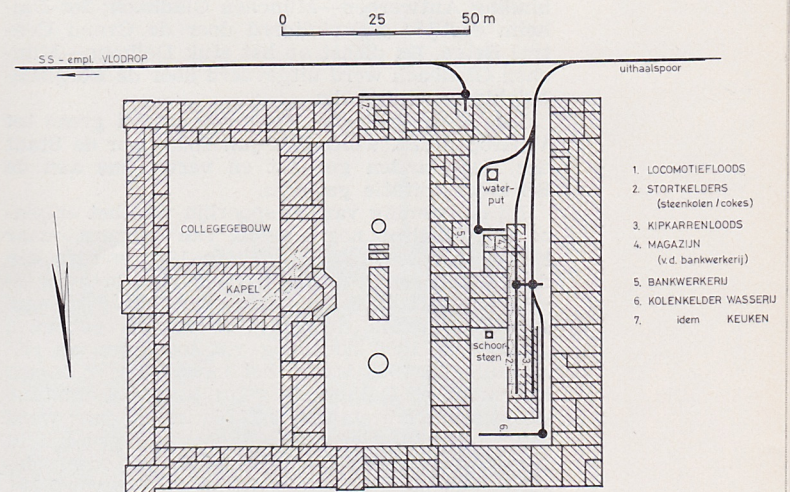


De losploeg na gedane arbeid. Een beladen trein op het emplacementsspoor, gereed voor vertrek naar het klooster. Na de boog, achter het hek, is het veiligheidswissel zichtbaar. Ca. 1936.

bekende aannemersmodel met een naar verhouding tamelijk ruim machinistenhuis, waardoor het een kloek uiterlijk had. Het dienstgewicht bedroeg ong. 8 ton en de ketel was ingericht voor een stoomspanning van 12,36 kg/cm².

Op de loc was geen dienstnummer aangebracht, maar administratief gold hij als nr. 3; de nrs 1 en 2 behoorden toe aan stoomketels voor waterpompen en voor de wasserij van het klooster.

Verder waren er ongeveer 25 kipkarren, waarvan sommige een bordes hadden met een schroefrem. Die was nodig om de wagens te weerhouden



Plattegrond benedenverdieping van het College St. Ludwig, met sporensituatie.
Tek. M. J. Broos

van een ongewilde rit, die bepaald niet denkbeeldig was op het geaccidenteerde terrein.

Door middel van passende opzetborden konden de kipkarren ook worden gebruikt voor het vervoer van zakken en andere kleine voorwerpen.

Tijdens de bouw van het klooster had het treintje een belangrijk aandeel in het vervoer van de bouwmaterialen, maar later bestond de lading in hoofdzaak uit cokes, steenkolen en kunstmest.

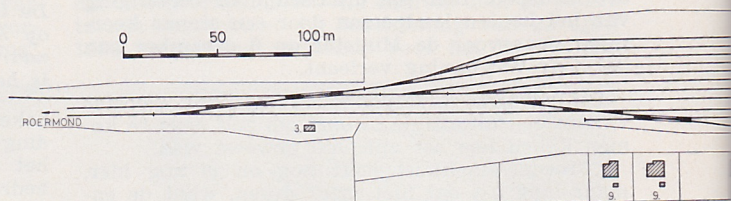
In 1942 werd de weg naar het klooster verhard en kwam er geleidelijk een einde aan het railverkeer. Later was de locloods — „Schuppen” noemt de broeder die op z'n Duits — nodig als garage en werden het locje en al het materieel „verschrottet”.

Dat is het zowat; laten we maar eens buiten gaan kijken. Overal verlaten gebouwen en lege ruimten. Hier is de werkplaats en de smederij.

Nog goed ingericht, maar waar zijn de broeders die hier een levenstaak vonden? Uit een werkbank diept broeder Eleutherius iets op „Ik heb het locschild bewaard; alleen is een stuk uitgeknipt toen ik eens een plaatje koper nodig had. Wilt u het hebben, anders wordt het straks toch weggegooid?” Graag natuurlijk. Hij pakt de beschadigde fabrieksplaat zorgvuldig in. „Wilt u het werkelijk hebben; bewaart u het?” informeert hij ongelovig. Nogmaals bevestig ik hem mijn warme belangstelling voor het gehavende kleinood.

Op de binnenplaats zie ik de Lokschuppen, verknoeid tot garage. Van dit model, maar dan groter, stonden er talloze in Duitsland. Er achter bevindt zich de stortkelder, bijna 40 meter lang, met de rails nog op de steunjukken boven de door houten luiken afgesloten bunkers. 300 ton cokes

Het station Vlodrop



SS-emplacement Vlodrop, 1912.

Tek. M. J. Broos

Het station Vlodrop was gelegen aan de Nederlands-Duitse grens, aan de op 15 februari 1879 geopende spoorlijn Roermond—Vlodrop—Dalheim. Deze lijn maakte deel uit van de doorgaande verbinding Antwerpen—München Gladbach; tot Dalheim destijds geëxploiteerd door de Grand Central Belge. De dienst op het stuk Dalheim—München Gladbach werd uitgevoerd door de Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Het Nederlandse gedeelte, van Budel grens tot Vlodrop grens, werd op 1 juli 1898 door de Staat der Nederlanden genaast en vervolgens aan de SS in exploitatie gegeven.

Bij de opening van de spoorlijn was het emplacement Vlodrop nog beperkt van omvang, maar het is al spoedig uitgebreid. In 1885 werden een draaischijf, een locloods en twee beambtenwoningen gemaakt en in 1891 werden sporen bijgelegd. In 1903 werden drie dienstwoningen gebouwd, gevolgd in 1906 door nog vijf woningen en een seinhuis. In 1908 kwam het tweede spoor tussen Roermond en Dalheim in gebruik. De nu ontstane situatie heeft bestaan tot 1930. In dat jaar werd een aantal tractiesporen opgebroken, gevolgd in 1938 door de sloop van de locloods, het reservoirgebouw en de goederenloods. Bovendien werd het tweede spoor naar Roermond opgebroken; in de oorlog is het herlegd, maar omstreeks 1949 opnieuw opgebroken. In 1945 was er van het emplacement maar weinig over, er waren nog slechts

drie sporen in gebruik. Het stationsgebouw was ernstig beschadigd en het werd gedeeltelijk afgebroken. In 1953 is het emplacement iets gewijzigd: het bestond sindsdien uit het hoofdspoor, een tweede spoor met aan beide einden een kopspoor, en nog een derde kopspoor, het losspoor. Er kwam een nieuwe beveiliging (met vertakkingsseinen) en er werd blokstelsel A ingevoerd richting Dalheim (1954) en Roermond (1955, in 1965 vervangen door relaisblokstel).

Op 3 september werd Vlodrop gesloten voor wagenladingen (reizigersvervoer was er al sinds 1945 niet meer). Vervolgens werden alle zijsporen opgebroken (de vertakkingsseinen kregen normale seinarmen en diverse seinen vervielen). In 1973 werd de overweg bij het station voorzien van een ahob en werd het relaisblok doorgetrokken Dalheim. Op 25 september van dat jaar werden de seininrichtingen buiten dienst gesteld. Het stationsgebouw (waarvan in 1962 nogmaals een gedeelte was afgebroken) werd gesloopt en van de eens zo uitgebreide stationsinrichtingen is niets meer over.

Momenteel rijden er langs Vlodrop twee goederentreinen per dag in elke richting (niet op zondag, en de twee laatste ook niet op maandag) en wel omstreeks 10.20 u, 14.45 u, 17.30 u en 18.45 u. De eerste twee zijn doorgaande treinen tussen België en Duitsland.

J. G. C. van de Meene